

## Trafikutskottets utlåtande 2018/19:TU3

# Kommissionens EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet

---

## Sammanfattning

Utskottet har granskat kommissionens meddelande om en EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet. I meddelandet föreslår kommissionen en övergripande strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet med en framåtblickande och ambitiös europeisk agenda. Strategin syftar till att göra EU världsledande inom automatiserad och uppkopplad rörlighet och bygger på tre strategiska mål: att utveckla viktig teknik och infrastruktur för att stärka EU:s konkurrenskraft, att säkerställa en inre marknad för säkert införande av automatiserad och uppkopplad rörlighet samt att hantera de socioekonomiska effekterna av automatiserad och uppkopplad rörlighet.

Utskottet välkomnar att kommissionen har antagit en övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet och ser med tillförsikt på de möjligheter i form av säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara transporter som den nya tekniken förväntas innebära. Teknikutvecklingen är både ett sätt att möta samhällsutmaningar såsom klimat och hälsa och en möjlighet att stärka konkurrenskraften, exportindustrin och nya arbetstillfällen, såväl i Sverige som på EU-nivå. Utskottet delar bl.a. kommissionens uppfattning att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter samt industrin och akademien för att påskynda en säker och hållbar marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon. I likhet med kommissionen menar utskottet också att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern och kan skapa ett klimat som gynnar teknisk utveckling. Med det anförda föreslår utskottet att utlåtandet läggs till handlingarna.

I utlåtandet finns en motivreservation (SD).

### *Granskade dokument*

Kommissionens meddelande Vägen mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för framtidens rörlighet (COM(2018) 283).

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Bakgrund .....	4
Utskottets granskning .....	5
Utskottets ställningstagande.....	7
Reservation .....	16
Kommissionens EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet – motiveringen (SD) .....	16
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över granskade förslag .....	18

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Kommissionens EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet**

Riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna.

*Reservation (SD) – motiveringen*

Stockholm den 29 november 2018

På trafikutskottets vägnar

*Jens Holm*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anna-Caren Säterberg (S), Jessica Rosencrantz (M), Jasenko Omanovic (S), Jimmy Ståhl (SD), Teres Lindberg (S), Sten Bergheden (M), Thomas Morell (SD), Magnus Jacobsson (KD), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Anders Hansson (M), Denis Begic (S), Sofia Westergren (M) och Mikael Larsson (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Talmannen beslutade den 24 oktober 2018 i enlighet med 9 kap. 20 § riksdagsordningen att kommissionens meddelande Vägen mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för framtidens rörlighet (COM(2018) 283) skulle hänvisas till trafikutskottet för granskning. Meddelandet antogs av kommissionen den 17 maj 2018 inom ramen för den tredje delen av det s.k. mobilitetspaketet.

Regeringskansliet lämnade den 20 juni 2018 in faktapromemoria 2017/18:FPM117 med anledning av meddelandet.

## Bakgrund

I enlighet med meddelandet En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet (COM(2016) 501) har kommissionen antagit tre mobilitetspaket: ett i maj 2017, ett i november 2017 och ett i maj 2018. Paketerna syftar till att uppnå en smidig övergång till en ren, konkurrenskraftig och uppkopplad rörlighet för alla. Inom ramen för det tredje mobilitetspaketet har kommissionen antagit ett meddelande om vägen mot automatiserad och uppkopplad rörlighet. Meddelandet innehåller en EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet, med en ”tydlig, framåtblickande och ambitiös europeisk agenda”.

# Utskottets granskning

## Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna.

Jämför motivreservationen (SD).

## Meddelandets huvudsakliga innehåll

Kommissionens utgångspunkt i meddelandet är att rörligheten står inför ett vägska – i form av ökad automatisering och uppkoppling av fordon – som kommer att förändra hur vi förflyttar oss och hur fordon används, säljs och ägs. Kommissionens ambition är att göra EU världsledande när det gäller att införa automatiserad och uppkopplad rörlighet och därigenom göra transporter säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara.

Enligt kommissionen lämpar sig den befintliga EU-lagstiftningen väl för en marknad med automatiserade och uppkopplade fordon. Exempelvis garanteras en verklig inre marknad för fordon, inbegripet fordon med ny teknik, genom den nyligen uppdaterade typgodkännanderamlagstiftningen. EU ligger också i framkant när det gäller dataskyddsbestämmelser. Vidare har kommissionen i närtid antagit strategier för samverkande intelligenta transportsystem (C-ITS) och för framtidens 5G-teknik för kommunikation. Många initiativ är också på gång i medlemsstaterna, särskilt när det gäller storskalig testverksamhet. Kommissionen menar dock att dessa initiativ behöver samordnas på ett bättre sätt. Vidare uppmärksammar kommissionen att andra regioner är på framfart och antar strategier och genomför tester, och följaktligen lockar till sig investerare. För att fullt ut utnyttja de nya möjligheter som den tekniska utvecklingen innebär och för att EU ska behålla sin ledande roll föreslår kommissionen en strategi som bygger på tre samverkande strategiska mål: att utveckla viktig teknik och infrastruktur för att stärka EU:s konkurrenskraft, att säkerställa en inre marknad för säkert införande av automatiserad och uppkopplad rörlighet samt att hantera de socioekonomiska effekterna av automatiserad och uppkopplad rörlighet.

### *Utveckla viktig teknik och infrastruktur för att stärka EU:s konkurrenskraft*

Enligt kommissionen kommer det att krävas betydande investeringar, huvudsakligen från den privata sektorn men även från EU, för att utveckla relevant teknik och infrastruktur. Kommissionen påminner om att den i dagsläget tillgängliggör upp till 450 miljoner euro genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för att stödja automatisering och uppkoppling inom transportområdet och uppmanar medlemsstaterna och regionerna att använda sig av dessa medel samt de möjligheter som ges genom EU:s

regionalpolitik och struktur- och investeringsfonder för att samfinansiera investeringar inom forskning, innovation och utbyggnad. Vidare anger kommissionen att den kommer att bygga vidare på det redan genomförda arbetet och upprätta ett partnerskap inom nästa fleråriga budgetram som ska underlätta den strategiska planeringen av forsknings- och förberedelseprogram för automatiserad rörlighet på EU-nivå och nationell nivå. Kommissionen kommer även att arbeta med medlemsstaterna under 2018 för att upprätta en prioriteringslista över användningsfall på transportområdet för storskaliga tester och bättre utnyttja eventuella synergier mellan användningsfall för automatisering och uppkoppling. Dessutom har kommissionen för avsikt att under 2018 inrätta en enhetlig EU-omfattande plattform där berörda aktörer bl.a. kan samordna storskaliga tester inom området. Slutligen anger kommissionen att den senast 2019 kommer att ha utarbetat riktlinjer för användning av avancerade tjänster som erbjuds genom EU:s satellitnavigeringssystem Galileo och Egnos. Kommissionen meddelar i sammanhanget att den kommer att erbjuda Galileos inledande navigeringstjänster kostnadsfritt senast 2019.

### *Säkerställa en inre marknad för ett säkert införande av automatiserad och uppkopplad rörlighet*

För att bana väg för ny innovativ teknik kommer kommissionen tillsammans med medlemsstaterna och intressenter under 2018 att inleda arbetet med att ta fram ett nytt tillvägagångssätt för säkerhetscertifiering av automatiserade fordon. Detta arbete kommer att ha sin utgångspunkt i EU:s regelverk för typgodkännande. Vidare kommer kommissionen tillsammans med medlemsstaterna att ta fram riktlinjer för ett harmoniserat tillvägagångssätt för nationella säkerhetsbedömningar av automatiserade fordon.

Kommissionen påtalar vikten av att den övergripande trafiksäkerheten kan garanteras, inte bara säkerheten för föraren i det automatiserade fordonet. För att se till att trafiksäkerheten beaktas fullt ut har kommissionen föreslagit nya säkerhetsdetaljer för automatiserade fordon i förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon samt i direktivet om förvaltning av vägars säkerhet. Inom ramen för revideringarna av dessa rättsakter föreslår kommissionen även att automatiserade fordon utrustas med färdskrivare för att underlätta hanteringen av ansvarsfrågor vid olyckor. Vidare föreslår kommissionen att självkörande lastbilskolonner ska regleras i förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon som ett sätt att främja standardiseringen av datautbyte mellan olika varumärken. Likaså föreslår kommissionen att skyddet av fordon mot it-attacker bör regleras som en del av den nämnda förordningen.

Vad gäller trafiksäkerhet i övrigt kommer kommissionen under 2018 att ta fram arbetsprioriteringar för arbetet på unionsnivå och internationell nivå (i huvudsak inom ramen för FN-organet Unece) för att införa ny säkerhetslagstiftning för automatiserade och uppkopplade fordon. Vidare har kommissionen för avsikt att stärka samordningen mellan medlemsstaterna om

trafikregler (t.ex. Wien- och Genèvekonventionerna) så att de kan anpassas till automatiserad rörlighet på ett harmoniserat sätt. Kommissionen kommer även i slutet av 2018 att anta en delegerad akt för att säkerställa skyddad och tillförlitlig kommunikation mellan fordon och infrastruktur samt en god dataskyddsnivå.

Kommissionen anger också att den kommer att vidta åtgärder för att garantera cybersäkerhet, dataskydd och tillgång till data. Exempelvis kommer kommissionen i närtid att beakta huruvida myndigheters rätt att få tillgång till mer fordonsuppgifter, i synnerhet för bättre trafikledning samt för insamling av anonymiserade uppgifter om bränsle- och energiförbrukning i stor skala, behöver utökas. Vidare har kommissionen för avsikt att genomföra ett pilotprojekt för att skapa gemensamma EU-omfattande infrastrukturer och processer för cybersäkerhet för säker och tillförlitlig kommunikation mellan fordon och infrastruktur. Som ett första steg kommer kommissionen under 2018 att utfärda en rekommendation om användning av spektrum för 5G-testning i stor skala och cybersäkerhet samt en ram för dataförvaltning som gör det möjligt att dela uppgifter.

### *Hantera de socioekonomiska effekterna av automatiserad och uppkopplad rörlighet*

Kommissionen betonar att det i nuläget är svårt att veta vilka långsiktiga effekter den automatiserade och uppkopplade rörligheten kommer att ha på samhället och ekonomin. Kommissionen kommer därför att övervaka och utvärdera dessa effekter bl.a. inom ramen för Horisont 2020:s arbetsprogram för automatiserade transporter. Samråd med berörda parter om de socioekonomiska och miljömässiga effekterna av autonom rörlighet kommer även att hållas framöver. Kommissionen anger vidare att den kommer att stödja medlemsstaterna i deras insatser för smidiga övergångar på arbetsmarknaden för berörda arbetstagare genom arbetsmarknadstjänster och sociala tjänster, tillgång till utbildning och socialt skydd i linje med den europeiska pelaren för sociala rättigheter samt den nya kompetensagendan för Europa. Slutligen kommer kommissionen att inrätta ett EU-forum för att ta itu med särskilda etiska frågor som uppkommer i samband med autonom rörlighet.

## **Utskottets ställningstagande**

### *Allmänt om kommissionens meddelande*

Utskottet välkomnar inledningsvis att kommissionen har följt medlemsstaternas uppmaning i Amsterdamdeklarationen och antagit en övergripande EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet med en framåtblickande och ambitiös europeisk agenda. Utskottet har i tidigare sammanhang angett att automatiserade och uppkopplade fordon är en angelägen transportlösning och att deras marknadsintroduktion bör underlättas och påskyndas. Utskottet har mot denna bakgrund även tillkännagett för

regeringen att den skyndsamt bör ta fram en strategi inom området (bet. 2017/18:TU15, rskr. 2017/18:324).

Liksom kommissionen ser utskottet med tillförsikt på de möjligheter i form av säkrare, mer tillgängliga och mer hållbara transporter som automatiserade och uppkopplade fordon förväntas innebära. Utvecklingen mot ett transportsystem för människor och gods baserat på automation och digitalisering är både ett sätt att möta samhällsutmaningar såsom klimat och hälsa och en möjlighet att stärka konkurrenskraften, exportindustrin och nya arbetstillfällen, såväl i Sverige som på EU-nivå. Enligt kommissionen kommer den nya marknaden uppskattningsvis att generera intäkter på över 620 miljarder euro för EU:s fordonsindustri och 180 miljarder euro för EU:s tekniksektor 2025. Eftersom automatiserade och uppkopplade fordon förväntas ge upphov till betydande fördelar pågår för närvarande en global kapplöpning i fråga om teknikutveckling. Utskottet delar därför kommissionens uppfattning att det behövs ett ökat samarbete mellan EU, medlemsstaterna, regionala och lokala myndigheter samt industrin och akademien för att även framöver säkerställa EU:s konkurrenskraft inom området. I likhet med kommissionen menar utskottet att det är viktigt att nyckeltekniken utvecklas i Europa och att den rättsliga ramen är modern och kan skapa ett klimat som gynnar teknisk utveckling.

Utskottet noterar att kommissionen anger att den kommer att inta en integrerad hållning till fordonens automatisering och uppkoppling. I sammanhanget hänvisar kommissionen till att det finns studier som visar att automatisering utan uppkoppling kan leda till försämrade trafikförhållanden. Utskottet kan här konstatera att uppkoppling rent tekniskt inte är en förutsättning för automatisering men att det anses kunna förbättra redundansen och prestationen i övrigt. Vidare medför ett integrerat förhållningssätt positiva synergier vad gäller utbyggnad av it-infrastrukturen, vilket utskottet välkomnar. Utskottet noterar dock att den ökande graden av uppkoppling kan göra fordonen sårbara för cyberattacker t.ex. i form av kapning samt stöld av integritetskränkande information och företagshemligheter och att det därför är angeläget att den nya tekniken kan skyddas från sådana cyberattacker. I sammanhanget anser utskottet att det är positivt att kommissionen även uppmärksammar att det finns risker vid en övergång till alltmer automatiserade och uppkopplade fordon, t.ex. övertro på och felaktig användning av tekniken. Utskottet menar att det är viktigt att det politiska och rättsliga ramverket kan omhänderta dessa risker. En annan mycket angelägen frågeställning som kommissionen tar upp, och som kommer att behöva lösas framöver, är vem som är ansvarig när ett automatiserat fordon är inblandat i en olycka.

Sammanfattningsvis anser utskottet att kommissionens strategi genom sin breda ansats på ett bra sätt täcker in de viktigaste frågeställningarna inom området. I det följande redogör utskottet för sina synpunkter vad gäller strategins tre huvudsakliga målsättningar. Utskottet föreslår också med det anförda att riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna.



### *Utveckla viktig teknik och infrastruktur för att stärka EU:s konkurrenskraft*

Utskottet noterar att kommissionen uppmärksammar att det i ett antal medlemsstater, däribland Sverige, pågår storskaliga tester och demonstrationer och att sådan testverksamhet spelar en viktig roll för utveckling och spridning av relevant teknik och främjande av samarbete mellan aktörer. I Sverige pågår mycket riktigt flera forskningsprojekt och försök med automatiserade och uppkopplade fordon vad gäller såväl personbilar som kollektivtrafik, godstrafik och logistiklösningar. I fråga om persontrafik har utskottet i tidigare sammanhang bl.a. uppmärksammat projektet Drive Me som är ett samarbete mellan myndigheter, industrin och akademien. Projektet innebär att fordon från Volvo Cars ska köras automatiserat på en motorvägsslinga i Göteborg, med vanliga privatpersoner som förare. Drive Me-bilarna kommer initialt att finnas på SAE Internationals s.k. nivå 2, men ambitionen är att övergå till bilar på nivå 4 som under godkända väder- och trafikförhållanden klarar hela motorvägsslingan. Vidare kan utskottet konstatera att det under det första halvåret 2018 genomfördes försökstrafik med automatiserade minibussar (s.k. poddar) från Nobina i Kista. Sedan oktober ingår tre av dessa automatiserade poddar i Stockholms lokaltrafiks ordinarie kollektivtrafik inom ramen för ett projekt mellan regionala myndigheter och industrin för att utveckla framtidens kollektivtrafik. Poddarna drivs på el, rymmer elva passagerare åt gången och kan åka i en maxhastighet av 15 kilometer i timmen. Vad gäller godstransporter har utskottet tidigare framfört att godstransportsektorn skulle gynnas av fler automatiserade fordon, och vill i sammanhanget bl.a. lyfta fram projektet Sweden 4 Platooning. I projektet testas kolonnkörning med lastbilar från Scania och Volvo i daglig drift. Även detta är ett projekt där myndigheter, industrin och akademien har gått samman för att utveckla innovativ teknik för automatiserade och uppkopplade fordon. I samband med det högnivåmöte som hölls i Göteborg i juni 2018 visade regeringen fler exempel på automatiserade och uppkopplade fordon som redan i dag kör i svenska städer, på byggarbetsplatser och godsterminaler.

Utskottet noterar att kommissionen uppmuntrar medlemsstaterna att använda de möjligheter som ges genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) och Horisont 2020 samt genom EU:s regionalpolitik och struktur- och investeringsfonder för att samfinansiera investeringar inom forskning, innovation och utbyggnad. Utskottet kan konstatera att flera av de projekt som pågår i Sverige inom området delvis har finansierats genom EU-medel och då i huvudsak från FSE och Horisont 2020. I sammanhanget vill utskottet liksom kommissionen framhålla två större projekt med automatiserad körning som pågår i Europa där svenska fordonstillverkare och svensk akademi deltar, finansierade av Horisont 2020. I L3 Pilot utvärderar elva personbiltillverkare automatiserade funktioner i både motorvägs- och stadsmiljö i tio länder. I projektet ingår också en större årlig utvärdering av Europas invånares inställning till automatiserade fordon. I Ensemble testar och utvärderar sex

europiska lastbilstillverkare funktionen kolonnkörning utifrån kompatibilitet mellan fordon och trafiksäkerhet. Vidare vill utskottet lyfta fram att svenska myndigheter bl.a. deltar aktivt i EU-projekteten Coexist, ADAS & ME och Brave. Dessa projekt syftar på olika sätt till att förbereda ett införande av automatiserade fordon, t.ex. genom användartester i kör simulatorer. Nordic Way är ytterligare ett stort gränsöverskridande EU-projekt som svenska myndigheter har varit aktiva i. Projektet, som finansieras av FSE, innebär att frivilliga förare i Sverige, Danmark, Finland och Norge har varit uppkopplade och bytt information med varandra och dessutom fått tillgång till information från myndigheter om väderförhållanden, vägghinder, vägarbeten och halka. Utskottet konstaterar att kommissionen i maj 2018 presenterade sitt förslag till flerårig budgetram för perioden 2021–2027 och kort därefter ett antal sektorsspecifika förslag som är knutna till budgeten, bl.a. om inrättandet av FSE (COM(2018) 438) och om inrättandet av Horisont Europa (COM(2018) 435). Vidare noterar utskottet att kommissionen i strategin aviserar sin avsikt att upprätta ett partnerskap inom nästa fleråriga budgetram för att tillhandahålla en långsiktig ram för planering av forsknings- och förberedelseprogram för automatiserad rörlighet. Utskottet påminner i sammanhanget om Sveriges budgetrestriktiva hållning vad gäller EU:s fleråriga budgetram och implicit även de sektorsspecifika förslagen.

Med tanke på transporters gränsöverskridande karaktär vill utskottet framhålla att det är viktigt att den nya tekniken fungerar sömlöst mellan länder när den introduceras på marknaden. För att det ska bli fallet krävs ett nära samarbete mellan EU:s medlemsstater, exempelvis i form av storskaliga gränsöverskridande tester. Utskottet noterar med tillfredsställelse att diskussioner har påbörjats mellan kommissionen, medlemsstaterna och industrin vad gäller prioriteringar av användningsfall samt metoder för testning, utvärdering och kunskapsutbyte. I sammanhanget menar utskottet att det är positivt att kommissionen anger att den tillsammans med medlemsstaterna arbetar för att upprätta en prioriteringslista över användningsfall för storskaliga tester inom transportområdet samt för att utnyttja synergier mellan användningsfall för automatisering och för uppkoppling. Vidare välkomnar utskottet kommissionens förslag om att ta fram en EU-omfattande plattform för samordning mellan relevanta aktörer samt mellan den förberedande verksamheten och tester i trafik som ett sätt att underlätta för gränsöverskridande samarbete.

Vad gäller Galileo anser utskottet att det är positivt att kommissionen avser att vidareutveckla dess navigeringstjänster för automatiserad rörlighet och påtalar i sammanhanget vikten av väl fungerande tjänster för att inte begränsa utvecklingen.

### *Säkerställa en inre marknad för säkert införande av automatiserad och uppkopplad rörlighet*

Utskottet delar kommissionens uppfattning att det är viktigt att få ett rättsligt ramverk på plats inom EU som främjar en säker och hållbar marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon. Utskottet har i andra sammanhang framfört att om det inte finns någon ändamålsenlig reglering är risken överhängande att utvecklingen av dessa moderna fordon i stället förläggs till andra regioner. Detta skulle innebära att nya lösningar och standarder utvecklas som EU:s medlemsstater måste anpassa sig till i efterhand. Det är därför positivt att kommissionen anger att den befintliga EU-lagstiftningen redan i stor utsträckning lämpar sig för en marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon. Utskottet noterar att kommissionen bl.a. hänvisar till EU:s nyligen uppdaterade ramlagstiftning för typgodkännande och att den inom ramen för detta regelverk kommer att arbeta tillsammans med medlemsstaterna och intressenter för att ta fram ett tillvägagångssätt för säkerhetscertifiering av automatiserade fordon. Vidare har kommissionen för avsikt att ta fram riktlinjer för ett harmoniserat tillvägagångssätt för nationella säkerhetsbedömningar av automatiserade fordon. Utskottet delar kommissionens uppfattning att det är viktigt att medlemsstaterna följer ett gemensamt tillvägagångssätt för att på så sätt garantera ömsesidigt erkännande av nationella säkerhetsbedömningar.

Även om EU-lagstiftningen i denna del synes lämpa sig väl för en marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon vill utskottet uppmärksamma att det i den statliga utredningen Vägen till självkörande fordons slutbetänkande (SOU 2018:16) anges att EU-rätten också till viss del begränsar teknikutvecklingen, detta främst genom bestämmelserna i det tredje körkortsdirektivet. Enligt utredningen förutsätter körkortsdirektivet att det finns en förare i fordonet. Vidare uppmärksammas att EU-rätten saknar en legal definition av begreppet förare samt av vad det innebär att köra eller föra ett fordon. Enligt utredningen hindrar även EU:s regelverk för kör- och vilotider en introduktion av automatiserade fordon, exempelvis vad gäller sådana fordon där en förare förväntas köra en del av sträckan och befinner sig ombord under hela transporten (t.ex. vid kolonnkörning). Utskottet noterar emellertid att kommissionen anger att den kommer att beakta huruvida viss befintlig EU-lagstiftning, såsom körkortsdirektivet, direktivet om kör- och vilotid samt yrkesförarkompetensdirektivet, behöver ses över givet utvecklingen av automatiserade och uppkopplade fordon och upprepar behovet av rättslig ram som främjar innovation.

I utredningen Vägen till självkörande fordon konstateras vidare att det som främst kan anses utgöra ett hinder för högre nivåer av automatiserade fordon är Wienkonventionens bestämmelser om att varje fordon på väg ska ha en förare och att föraren ska ha kontroll över fordonet. Utskottet noterar att det för närvarande pågår ett arbete med att anpassa Wienkonventionen till dagens teknik bl.a. i Uneces arbetsgrupper WP.1 och WP.29 och delar kommissionens uppfattning att det är viktigt med stärkt samordning mellan medlemsstaterna

inom ramen för arbetet i Unece. Utskottet anser att medlemsstaterna bör fortsätta att verka för att de internationella regelverken anpassas så att en marknadsintroduktion av högre nivåer av automatiserade fordon blir möjlig på ett säkert och hållbart sätt. I sammanhanget uppmärksammar utskottet den resolution som antogs av Uneces arbetsgrupp för trafiksäkerhet, WP.1, i september 2018 om införande av högt eller fullt automatiserade fordon i vägtrafiken. Utskottet noterar att resolutionen ska komplettera konventionerna och bl.a. innehåller vägledning om ett säkert införande av sådana fordon i trafiken. I resolutionen betonas vikten av trafiksäkerhet och ett säkert samspel med andra trafikanter, med hänsyn till gällande trafikregler.

I fråga om trafiksäkerhet och automatiserade och uppkopplade fordon noterar utskottet vidare att kommissionen i maj 2018 presenterade den tredje delen av det s.k. mobilitetspaketet. Inom ramen för paketet antog kommissionen bl.a. ett förslag om ändring av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet (COM(2018) 274) samt ett förslag om ändring av förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon (COM(2018) 286) som bl.a. syftar till att främja en utveckling mot automatiserad körning genom att säkerställa användningen av avancerade säkerhetsfunktioner. Vad gäller kommissionens förslag om ändring av direktivet om förvaltning av vägars säkerhet påminner utskottet om att det subsidiaritetsprövade förslaget under sommaren 2018 och ansåg att vissa delar stred mot subsidiaritetsprincipen (utl. 2017/18:TU20). Förslaget innebär bl.a. att medlemsstaterna ska se till att vägmarkeringar och vägmärken är korrekt utformade och underhållna på ett sådant sätt att de på ett enkelt och tillförlitligt sätt kan uppfattas av både mänskliga förare och fordon utrustade med förarstödssystem eller högre nivåer av automatisering. I sin subsidiaritetsprövning motsatte sig utskottet att direktivets tillämpningsområde ska utökas till att omfatta även andra vägar än TEN-T. Utskottet påpekade i sammanhanget att regler om användandet och underhållet av vägmarkeringar och vägmärken inte behöver gälla på vägar utanför TEN-T för att fylla sitt syfte att ange en standard för väginfrastrukturens läsbarhet för fordon.

Inom ramen för revideringen av förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon föreslår kommissionen att automatiserade fordon utrustas med färdskrivare för att underlätta hanteringen av ansvarsfrågor vid olyckor. Kommissionen föreslår också att självkörande lastbilskolonner och skyddet mot it-attacker ska regleras i förordningen om allmän säkerhet hos motorfordon. Utskottet instämmer i att det är väsentligt att beakta frågor som rör fordons förmåga att kommunicera med varandra och cybersäkerhet inför marknadsintroduktionen av automatiserade och uppkopplade fordon. Utskottet anser också liksom kommissionen att hanteringen av ansvarsfrågor är av avgörande betydelse i detta sammanhang.

Utskottet noterar att kommissionen inom ramen för den tredje delen av mobilitetspaketet antog en handlingsplan för EU:s trafiksäkerhetspolitik under perioden 2020–2030. I handlingsplanen specificerar kommissionen hur EU, trots att antalet dödsoffer på vägarna i unionen har börjat stagnera, ska närma

sig sitt långsiktiga mål om noll döda eller skadade personer i trafiken 2050. Utskottet delar kommissionens uppfattning att automatiserade och uppkopplade fordon har en enorm trafiksäkerhetspotential på lång sikt men att det finns risker med den nya tekniken som måste åtgärdas, t.ex. vad gäller cybersäkerhet och högt automatiserade fordon i blandad trafik. I sammanhanget vill utskottet påminna om att riksdagen hösten 1997 beslutade om att godkänna ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet (nollvisionen) och att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Regeringen lanserade under 2016 en ny inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Även om den nya tekniken kommer att göra det möjligt att eliminera många av de mänskliga misstag som begås i vägtrafiken dagligen menar utskottet att ett automatiserat körsystem inte kan förväntas vara felfritt – nollvisionens grundtanke, dvs. att absorbera fel och misstag, gör följaktligen att den är en viktig bas även framöver.

Vad gäller säkrare stadsmiljöer genom ny teknik vill utskottet även framhålla det arbete som pågår i Sverige med att testa geostaket (geofencing) i urban miljö. Genom geostaket kan specifika villkor gälla inom ett begränsat område; det går t.ex. att styra vilka fordon som får köra i området, hur fort de får köra och med vilken drivlina.

### *Hantera de socioekonomiska effekterna av automatiserad och uppkopplad rörlighet*

Den pågående teknikutvecklingen förväntas innebära stora förändringar inom transportområdet. Det är dock i dagsläget svårt att få en överblick över de långsiktiga effekterna av automatiserade och uppkopplade fordon. Mot denna bakgrund är det välkommet att kommissionen har tagit fram en översyn av befintliga studier av automatiserade och uppkopplade fordons förväntade socioekonomiska effekter på samhället. Liksom kommissionen noterar utskottet att den nya tekniken innebär möjligheter såväl som utmaningar. Flera rapporter visar att automatiserade och uppkopplade fordon kan leda till minskad bränsleåtgång t.ex. genom jämn körning och optimala vägval, samt genom mobilitet som en tjänst (mobility as a service, MAAS). Vidare kan den nya tekniken resultera i ökad trafikkapacitet på grund av jämnare trafikflöden, färre stopp, mindre köer och bättre utnyttjande av fordon. Dessutom förväntas tillgängligheten öka i allmänhet men särskilt för äldre, unga och personer med funktionsnedsättning samt för personer som bor i glesbygden. Å andra sidan kan automatiserade och uppkopplade fordon leda till ökad efterfrågan och fler fordon på vägen, liksom en överflyttning från andra transportslag, vilket innebär att energianvändningen och utsläppen kan komma att öka. Förekomsten av s.k. blandad trafik förväntas också kunna försvåra för optimala trafikflöden. Vidare kan vissa svaga grupper få svårt att använda den

nya tekniken av kostnads- eller kunskapsskäl. Enligt Statens väg- och transportforskningsinstituts rapport Framtidsscenarier för självkörande fordon på väg (VTI Notat 18-2017) är de långsiktiga samhällsnyttorna med automatiserade fordon inte i första hand beroende av teknologiska framsteg utan i huvudsak av den funktion de självkörande fordonen får i samhället. Eftersom den nya tekniken inte per definition främjar samhällsnyttor, såsom minskade utsläpp av växthusgaser, är det enligt utskottet viktigt att arbeta aktivt för att understödja en teknikutveckling som kan fungera som ett medel för att nå viktiga samhällsmål i form av enklare, renare och mer tillgängliga transporter. Exempelvis är det väsentligt att den nya tekniken kan bidra till uppfyllelse av de nationella transportmålen såväl som EU:s transportmål samt till uppfyllelse av de globala målen i Agenda 2030. I sammanhanget påminner utskottet om att riksdagen under 2017 beslutade om ett klimatpolitiskt ramverk som innehåller en klimatlag och nya klimatmål, t.ex. att växthusgasutsläppen för inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. För att understödja en utveckling med samhällsnyttorna i fokus och för att hantera riskerna med teknikutvecklingen behövs ett förbättrat kunskapsunderlag. Utskottet ser därmed positivt på att kommissionen anger att den kommer att övervaka och utvärdera de långsiktiga effekterna av automatiserad och uppkopplad körning och noterar att detta arbete bl.a. kommer att bedrivas inom ramen för EU:s forsknings- och innovationsprogram Horisont 2020. Vidare anger kommissionen att den kommer att samråda med berörda parter om de socioekonomiska och miljömässiga effekterna av den nya tekniken. I sammanhanget kan utskottet konstatera att det pågår ett liknande arbete i Sverige; regeringen gav i maj 2018 i uppdrag åt Trafikanalys att ta fram ett trafikslagsövergripande kunskapsunderlag som belyser vilka effekter automatiserade, uppkopplade och samverkande fordon, farkoster och system ger upphov till inom transportområdet.

Liksom kommissionen är utskottet medvetet om att det är troligt att föraryrket kommer att få en annan karaktär med de avancerade förarstöd och automatiserade funktioner som utvecklas. I meddelandet anger kommissionen att det inledningsvis kan komma att krävas mindre konkret körning och mer tid för andra uppgifter. Över tid kan dock teknikutvecklingen leda till minskad efterfrågan på yrkesförare i dagens bemärkelse. Automatiserade och uppkopplade fordon förväntas dock inte bara leda till en förlust av arbetstillfällen utan också till att fler och delvis nya arbetstillfällen skapas inom bl.a. operatörs- och serviceyrken, utbildning, underhåll samt tillverknings-, data- och telekomindustrin. Kommissionen framhåller att det är viktigt att de arbetstagare vars uppgifter förändras eller försvinner på grund av automatiseringen ges möjlighet att skaffa sig nödvändiga färdigheter och lära sig den nya tekniken samt ges stöd under eventuella övergångar på arbetsmarknaden. Utskottet noterar också i sammanhanget kommissionens avsikt att stödja medlemsstaterna i deras insatser för att underlätta smidiga övergångar på

arbetsmarknaden. Vad gäller frågor som rör tillgång till arbetsmarknads-tjänster och sociala tjänster samt utbildning påminner utskottet emellertid om att dessa frågor i huvudsak utgör nationell kompetens. Vidare noterar utskottet de slutsatser som antogs vid högnivåmötet i Göteborg. Mer specifikt uppmärksammar medlemsstaterna, kommissionen och intressenter i slutsatserna att förarrollen i stort är i förändring och att det därför finns behov av att se över definitionen av och förståelsen för en förare och hans eller hennes roll. Mot denna bakgrund anges att det kan bli nödvändigt att revidera EU:s regelverk för bl.a. körkort, kör- och vilotider och yrkesförarkompetens i takt med att den tekniska utvecklingen fortskrider. Utskottet välkomnar detta.

Slutligen vill utskottet understryka att det finns flera viktiga etiska och moraliska överväganden kopplade till automatiserade och uppkopplade fordon t.ex. vad gäller deras programmering. Mot denna bakgrund anser utskottet att det är positivt att kommissionen kommer att inrätta ett EU-forum för etiska frågor för att underlätta diskussion på EU-nivå.

# Reservation

## **Kommissionens EU-strategi för automatiserad och uppkopplad rörlighet – motiveringen (SD)**

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

### *Ställningstagande*

Vi ser positivt på kommissionens meddelande vad gäller vikten av att utveckla ny innovativ teknik i form av automatiserade och uppkopplade fordon och kan därmed ställa oss bakom stora delar av utskottsmajoritetens text. Vi delar vidare kommissionens uppfattning att vi står inför ett vägskäl och att automatiserade och uppkopplade fordon kommer att förändra hur vi förflyttar oss och hur fordon används, säljs och ägs. Vi noterar i sammanhanget med tillförsikt att den nya tekniken förväntas bidra till flera viktiga samhällsmål i form av säkrare, renare och mer tillgängliga transporter. Teknikutvecklingen ger emellertid också upphov till flera allvarliga frågeställningar som måste lösas inför en marknadsintroduktion. En sådan fråga är ansvarsfördelning och automatiserade fordon, dvs. vem som bär ansvaret när ett automatiserat fordon är inblandat i en olycka. Vi anser att kommissionen är för otydlig i frågan om ansvarsfördelning i strategin och menar att vikten av att klargöra denna frågeställning framöver inte nog kan understrykas.

Vi noterar att kommissionen i strategin föreslår tre samverkande strategiska mål och är positiva till de åtgärder som föreslås när det gäller målet om att säkerställa en inre marknad för säkert införande av automatiserad och uppkopplad rörlighet, t.ex. ett harmoniserat tillvägagångssätt för nationella säkerhetsbedömningar av automatiserade fordon. När det kommer till de två övriga målen är vi dock negativt inställda till flera av de åtgärder som föreslås.

Vad gäller målet om att utveckla viktig teknik och infrastruktur för att stärka EU:s konkurrenskraft påminner kommissionen om att den i dagsläget tillgängliggör upp till 450 miljoner euro genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) för att stödja digitalisering och automatisering inom transportområdet. Vidare anger kommissionen att ca 300 miljoner euro från EU:s ramprogram för forskning och innovation, Horisont 2020, har tillgängliggjorts till stöd för forskning och innovation för automatiserade fordon under 2014–2020. I strategin uppmanar kommissionen medlemsstaterna att använda sig av de möjligheter som ges genom dessa fonder samt genom EU:s regionalpolitik och de europeiska struktur- och investeringsfonderna för att samfinansiera investeringar inom forskning, innovation och utbyggnad. Vi anser att forskning och innovation är A och O för en säker och hållbar marknadsintroduktion av automatiserade och uppkopplade fordon och stöder i sammanhanget tillväxtåtgärder som främjar detta. Vi är dock kritiska till användningen av EU:s olika fonder eftersom dessa EU-projekt tenderar att bli



kostnadsdrivande samtidigt som merparten av notan betalas av de medlemsstater som är nettobetalare, däribland Sverige. I sammanhanget påminner vi om att kommissionen i maj 2018 presenterade sitt förslag till flerårig budgetram för perioden 2021–2027 följt av ett antal sektorsspecifika förslag som är knutna till budgeten, t.ex. om inrättandet av FSE och Horisont Europa. Kommissionens förslag innebär att anslaget till FSE och Horisont Europa föreslås öka, vilket i sin tur innebär en ökning av den svenska avgiften, vilket vi motsätter oss.

Vad gäller kommissionens mål om att hantera de socioekonomiska effekterna av automatiserad och uppkopplad rörlighet påminner vi om att vi i ett tidigt stadium varit skarpt kritiska till förekomsten av socioekonomiska åtgärder inom ramen för EU:s program och strategier. Särskilt problematiskt anser vi att det är när denna typ av åtgärder förekommer i s.k. tillväxtprojekt. Vi anser att detta är ett sätt för unionen att i det fördolda ägna sig åt socioekonomiska åtgärder, något som EU inte ska ägna sig åt. Vi är därför kritiska till dessa socioekonomiska projekt.

Med hänvisning till det anförda föreslår vi att riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna.

BILAGA

## Förteckning över granskade förslag

*Kommissionens meddelande Vägen mot automatiserad rörlighet – en EU-strategi för framtidens rörlighet, COM(2018) 283.*